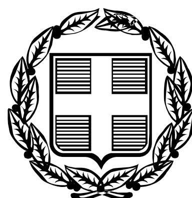


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 127**

3 Αυγούστου 2010

Το Παρόν ΦΕΚ επανεκτυπώθηκε λόγω λάθους

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 71

Τροποποίηση του π.δ. 160/2007 (Α΄201) για την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2008/110/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2008 σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 345/62 της 23.12.2008), και της οδηγίας 2009/149/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Νοεμβρίου 2009 για την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους κοινούς δείκτες ασφάλειας και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχήματος (ΕΕ L 313/65 της 28.11.2009)».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις

α) του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 (Α΄34) «Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου», όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α΄101) και του άρθρου 4 του ίδιου νόμου, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 1440/1984 (Α΄70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του ν. 1775/1988 (Α΄ 101), 31 του ν. 2076/1992 (Α΄ 130), 19 του ν. 2367/1995 (Α΄ 261), 22 του ν. 2789/2000 (Α΄ 21) και 48 του ν. 3427/2005 (Α΄ 312).

β) του άρθρου δευτέρου του ν. 3671/2008 (Α΄ 129) «Κύρωση της Συνθήκης της Λισσαβώνας που τροποποιεί τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ορισμένες συναφείς πράξεις»,

γ) του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄98) «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τη Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα».

2. Το π.δ. 185/2009 (Α΄213) «Ανασύσταση του Υπουργείου Οικονομικών, συγχώνευση του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών με τα Υπουργεία Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και μετονομασία του σε «Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας», μετατροπή του Υπουργείου Μακεδονίας - Θράκης σε Γενική Γραμματεία Μακεδονίας - Θράκης και υπαγωγή στο Υπουργείο Εσωτερικών της Γενικής Γραμματείας Μακεδονίας - Θράκης και της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

3. Το π.δ. 189/2009 (Α΄221) «Καθορισμός και ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων».

4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

5. Την υπ' αριθ. 123/2010 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση της Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2008/110/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2008, σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 345/62 της 23.12.2008), και της οδηγίας 2009/149/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Νοεμβρίου 2009 για την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους κοινούς δείκτες ασφάλειας και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχήματος (ΕΕ L 313/65 της 28.11.2009).

Άρθρο 2
Άρθρο 1 της Οδηγίας 2008/110/ΕΚ
Τροποποιήσεις του π.δ. 160/2007

1. Στο άρθρο 2, παράγραφος 2, του π.δ. 160/2007 προστίθενται οι εξής περιπτώσεις:

«δ) διατηρητέα οχήματα που κυκλοφορούν στο εθνικό δίκτυο υπό τον όρο ότι συμμορφώνονται προς τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας και ρυθμίσεις με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών,

ε) διατηρητέοι, μουσειακοί και τουριστικοί σιδηρόδρομοι που λειτουργούν στο δικό τους δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των συνεργείων, των οχημάτων και του προσωπικού.»

2. Στο άρθρο 3 του π.δ. 160/2007 προστίθενται οι ορισμοί του «κατόχου», του «υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα» και του «οχήματος» και έτσι το άρθρο 3 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 3
Άρθρο 3 της Οδηγίας
Ορισμοί

Για το σκοπό του παρόντος ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες, ή συνδυασμός αυτών, τα οποία οδηγούν σε ατύχημα, ή συμβάν,

β) «Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών»: το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εφεξής η «Αρχή», που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, ή κάθε οργανισμού δύο κρατών μελών, στον οποίο το κράτος μέλος έχει αναθέσει τα καθήκοντα αυτά, ώστε να εξασφαλίζεται ένα ενιαίο καθεστώς ασφαλείας για την εξειδικευμένη διαμεθοριακή υποδομή,

γ) «ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή απρομελέτητο αιφνίδιο περιστατικό, ή μία ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με βλαβερές συνέπειες. τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα,

δ) «διαχειριστής υποδομής»: το νομικό πρόσωπο που σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60) έχει την ευθύνη διαχείρισης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής,

ε) «εθνικοί κανόνες ασφάλειας»: το σύνολο των κανόνων που εγκρίνονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και περιλαμβάνουν τις απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας και ισχύουν για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης ή διέλευσης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή όπως αυτή ορίζεται στις διατάξεις της παραγρ. 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60),

στ) «Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων»: η Επιτροπή που έχει την αρμοδιότητα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων,

ζ) «έρευνα/διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και η οποία περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας,

η) «κάτοχος»: το πρόσωπο ή ο φορέας ο οποίος, όντας ιδιοκτήτης ή νομέας οχήματος, το εκμεταλλεύεται ως μέσο μεταφοράς καταχωρισμένο στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ) του άρθρου 33 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008) (εφεξής «οδηγία για τη διαλειτουργικότητα»),

θ) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ)»: η μεθοδολογία που καταρτίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, για την περιγραφή του τρόπου αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης με άλλες αιτήσεις ασφάλειας,

ι) «κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ)»: τα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει κατ' ελάχιστον να επιτυγχάνονται στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος (όπως το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, τις μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή τις γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων), καθώς και σε ολόκληρο το σύστημα, τα οποία εκφράζονται με κριτήρια αποδοχής κινδύνων,

ια) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας, ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, ή τη διεξαγωγή της κοινοτικής διαδικασίας ελέγχου των υποσυστημάτων, όπως αυτά ορίζονται στο π.δ 345/2001 (Α΄ 232) και στο π.δ. 139/2005 (Α ΄196), όπως ισχύουν,

ιβ) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο κοινοτικός οργανισμός για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, ο οποίος συστήθηκε με τον Κανονισμό 881/2004/ΕΚ (Ε EL 220/3 της 21.6.2004),

ιγ) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα δυνάμενο να κινηθεί με δικούς του τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη. Το σιδηροδρομικό όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ή μέρη των υποσυστημάτων αυτών,

ιδ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια των διατάξεων της παρ.15 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60) η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού,

ιε) «σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο των υποσυστημάτων διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2 του π.δ. 345/2001 (Α΄ 232) και στο άρθρο 2 του π.δ. 139/2005 (Α΄ 196) όπως ισχύουν, καθώς και η διαχείριση και λειτουργία ολόκληρου του συστήματος,

ιστ) «σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός συρμών, με τουλάχιστον έναν νεκρό, ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημίες στο τροχαίο υλικό την υποδομή ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο παρόμοιο ατύχημα με προφανείς επιπτώσεις για τη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημίες» νοούνται οι ζημίες οι οποίες μπορούν να εκτιμηθούν αμέσως από την Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων ότι θα κοστίσουν συνολικά τουλάχιστον 2 εκατ. ευρώ,

ιζ) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε ένα υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στο π.δ. 345/2001 (Α΄ 232) και στο π.δ. 139/2005 (Α΄ 196), όπως ισχύουν. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άϋλα, όπως το λογισμικό,

ιη) «συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο συνδέεται με τη λειτουργία των τρένων και επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία αυτών,

ιθ) «σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας»: η οργάνωση και οι ρυθμίσεις που θεσπίζονται από έναν διαχειριστή υποδομής ή μία σιδηροδρομική επιχείρηση με στόχο την

εξασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης των μεταφορών που εκτελεί,

κ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ)»: οι προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στο π.δ. 345/2001 (Α΄ 232) και στο π.δ. 139/2005 (Α΄ 196) όπως ισχύουν,

κα) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας»: ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο ΕΜΟ,

κβ) «υπεύθυνος έρευνας»: το πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για τη οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο μιας έρευνας.»

3. Στο άρθρο 4 του π.δ. 160/2007, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Τα παραπάνω δεν θίγουν την ευθύνη κάθε κατασκευαστή, συντηρητή, κατόχου, παρόχου υπηρεσιών και προμηθευτή, να παραδίδουν τροχαίο υλικό, εγκαταστάσεις, εξαρτήματα και άλλο υλικό ή υπηρεσίες σύμφωνα με τις οριζόμενες προϋποθέσεις και τους όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρησιμοποίησή τους από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή/και το διαχειριστή της υποδομής σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.»

4. Στο άρθρο 10 του π.δ. 160/2007, τροποποιείται το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 1 και έτσι η παράγραφος 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Προκειμένου μία σιδηροδρομική επιχείρηση να αποκτήσει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, οφείλει να έχει λάβει πιστοποιητικό ασφάλειας, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του παρόντος κεφαλαίου. Το Πιστοποιητικό ασφάλειας μπορεί να καλύπτει ολόκληρο το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ή μόνο ένα καθορισμένο τμήμα αυτού.

Το πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει σύστημα για διαχείριση της ασφάλειας και είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ και της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και των εθνικών κανόνων ασφάλειας, προκειμένου να ελέγχει επιτυχώς τους κινδύνους και να παρέχει με ασφάλεια υπηρεσίες μεταφοράς στο δίκτυο.»

5. Στο άρθρο 10 του π.δ. 160/2007, τροποποιείται η υποπαράγραφος αα) της παραγράφου 2 και έτσι η παράγραφος 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Το πιστοποιητικό ασφάλειας περιλαμβάνει:

α) την πιστοποίηση της αποδοχής του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο άρθρο 29 παράρτημα III

και

β) την πιστοποίηση της αποδοχής των μέτρων που λαμβάνει η σιδηροδρομική επιχείρηση, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής εκμετάλλευση του σχετικού δικτύου. Οι απαιτήσεις αυτές είναι:

αα) εφαρμογή των ΤΠΔ, των εθνικών κανόνων ασφάλειας, περιλαμβανομένων των κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας του δικτύου, καθώς και κάθε άλλης σχετικής με τις δραστηριότητές της, νομοθεσίας

ββ) απασχόληση έμπειρου προσωπικού, δεόντως πιστοποιημένου, ικανού να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των Εθνικών κανόνων Ασφάλειας και

γγ) χρησιμοποίηση κατάλληλου τροχαίου υλικού που πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των Εθνικών κανόνων Ασφάλειας και έχει λάβει ανάλογη πιστοποίηση.

Η πιστοποίηση βασίζεται στην τεκμηρίωση των ανωτέρω, που υποβάλλει η σιδηροδρομική επιχείρηση, όπως περιγράφεται στο άρθρο 29 Παράρτημα IV.»

6. Στο κεφάλαιο III μετά το άρθρο 14 του π.δ. 160/2007 προστίθεται το εξής άρθρο:

«Άρθρο 14α
Συντήρηση οχημάτων

1. Για κάθε όχημα, πριν τεθεί σε λειτουργία ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, καθορίζεται ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή του. Ο φορέας αυτός καταχωρίζεται στο ΕΜΟ σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής ή κάτοχος.

3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών κατά το άρθρο 4, ο φορέας εξασφαλίζει, μέσω συστήματος συντήρησης, ότι τα οχήματα για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας. Για το σκοπό αυτό, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας διασφαλίζει ότι τα οχήματα συντηρούνται σύμφωνα με:

α) το βιβλίο συντήρησης εκάστου οχήματος

β) τις ισχύουσες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων συντήρησης και των διατάξεων των ΤΠΔ.

Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πραγματοποιεί τη συντήρηση μόνος του ή χρησιμοποιεί συνεργεία συντήρησης με τα οποία έχει συνάψει σύμβαση.

4. Στην περίπτωση εμπορευματικών φορταμαξών, κάθε υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πιστοποιείται από την Αρχή.

Εφόσον ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που θεσπίζονται δυνάμει της παραγράφου 5 ελέγχεται από την Αρχή στο πλαίσιο των διαδικασιών του άρθρου 10 ή 11 και επιβεβαιώνεται με τα πιστοποιητικά που προβλέπουν οι διαδικασίες αυτές.

5. Το σύστημα πιστοποίησης του φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών είναι αυτό που θεσπίζει η Επιτροπή σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 5 του άρθρου 14α που εισάγεται με το άρθρο 1, παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/110/ΕΚ.

6. Τα πιστοποιητικά που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 14α που εισάγεται με το άρθρο 1, παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/110/ΕΚ, ισχύουν σε ολόκληρη την Κοινότητα.

7. Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων καθορισμού και πιστοποίησης του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα μπορεί να γίνει με εναλλακτικά μέτρα, στις περιπτώσεις:

α) οχημάτων τα οποία είναι καταχωρισμένα σε τρίτη χώρα και συντηρούνται σύμφωνα με τη νομοθεσία της χώρας αυτής,

β) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται σε δίκτυα ή γραμμές των οποίων το εύρος είναι διαφορετικό από το εύρος του κυρίου σιδηροδρομικού δικτύου της Κοινότητας και για τα οποία η τήρηση των απαιτήσεων κατά την παράγραφο 3 διασφαλίζεται από διεθνείς συμφωνίες με τρίτες χώρες,

γ) οχημάτων καθοριζομένων με το άρθρο 2, παράγραφος 2, καθώς και οχημάτων για τη μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού και για ειδικές υπηρεσίες μεταφορών για τις οποίες απαιτείται ad hoc άδεια της Αρχής που χορηγείται πριν από την παροχή της υπηρεσίας. Στην περίπτωση αυτή, χορηγούνται παρεκκλίσεις για χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη.

Τα εναλλακτικά αυτά μέτρα εφαρμόζονται δια παρεκκλίσεων που εισηγείται η Αρχή και περιλαμβάνονται σε σχετική απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

α) κατά την καταχώριση οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, όσον αφορά τον καθορισμό του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα,

β) κατά τη χορήγηση πιστοποιητικών και εγκρίσεων ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11, όσον αφορά τον καθορισμό ή την πιστοποίηση του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα.

Οι παρεκκλίσεις αυτές προσδιορίζονται και αιτιολογούνται στην ετήσια έκθεση ασφαλείας του άρθρου 17. Εάν προκύπτει ότι έχουν αναληφθεί αδικαιολόγητοι κίνδυνοι ασφάλειας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας, ύστερα από αίτημα της Επιτροπής, καταργούνται οι συγκεκριμένες παρεκκλίσεις με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

7. Στο άρθρο 15 του π.δ. 160/2007 τροποποιούνται οι υποπαράγραφοι α) και στ) της παραγράφου 2 και έτσι η παράγραφος 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Στην Αρχή, εκτός από τις αναφερόμενες στα άρθρα 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 24 αρμοδιότητες, ανήκουν ιδίως και οι παρακάτω αρμοδιότητες:

α) έγκριση θέσης σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

β) εποπτεία της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

γ) έγκριση θέσης σε λειτουργία νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού, το οποίο προς το παρόν δεν καλύπτεται από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, σύμφωνα με το άρθρο 14.

δ) έκδοση και ανανέωση των πιστοποιητικών ασφάλειας, η τροποποίηση και ανάκληση τμημάτων των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που χορηγεί σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11, ο έλεγχος πλήρωσης των προϋποθέσεων και απαιτήσεων χορήγησης των εν λόγω πιστοποιητικών, καθώς και ο έλεγχος άσκησης των δραστηριοτήτων του διαχειριστή της υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κοινοτικού ή εθνικού δικαίου.

ε) παρακολούθηση, προώθηση και όταν κρίνεται αυτό αναγκαίο, η επιβολή νέων κανόνων ή τροποποιήσεων του κανονιστικού πλαισίου ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων ασφαλείας.

στ) τήρηση ΕΜΟ και διασφάλιση ότι τα οχήματα είναι δεόντως καταχωρισμένα σε αυτό και ότι οι σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες που περιέχονται στο ΕΜΟ είναι ακριβείς και ενημερωμένες.

8. Στο άρθρο 17 του π.δ. 160/2007 προστίθεται η εξής περίπτωση:

«ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίσθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14[α], παράγραφος 7.»

9. Στο παράρτημα ΙΙ άρθρο 29 του π.δ. 160/2007 διαγράφεται η περίπτωση 3.

Άρθρο 3
Άρθρο 1 της Οδηγίας 2009/149/ΕΚ
Τροποποίηση του παραρτήματος Ι άρθρο 29 του π.δ. 160/2007

Το παράρτημα Ι άρθρο 29 του π.δ. 160/2007 αντικαθίσταται ως εξής:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΚΟΙΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Για τους κοινούς δείκτες ασφαλειας οι αρχές που είναι αρμόδιες για την ασφάλεια καλούνται να αναφέρουν ετησίως. Η πρώτη περίοδος αναφοράς είναι το 2010.

Όταν αναφέρονται δείκτες, οι οποίοι αφορούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), υπολογίζονται χωριστά.

Εάν ανακαλυφθούν νέα γεγονότα ή σφάλματα μετά την υποβολή της έκθεσης, οι δείκτες για ένα συγκεκριμένο έτος τροποποιούνται ή διορθώνονται από την αρχή ασφάλειας με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στην επόμενη ετήσια έκθεση.

Για δείκτες σχετικούς με ατυχήματα της στήλης 1, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές (ΕΕ L 14 της 21.1.2003, σ. 1), εφόσον διατίθενται οι σχετικές πληροφορίες.

1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα

1.1. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός σημαντικών ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος ατυχήματος βάσει των κάτωθι κατηγοριών:

– συγκρούσεις αμαξοστοιχιών, συμπεριλαμβανομένων προσκρούσεων σε εμπόδια εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής,
– εκτροχιασμοί αμαξοστοιχιών,
– ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, καθώς και ατυχήματα με πεζούς σε ισόπεδες διαβάσεις,
– ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών,
– πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό,
– άλλα.

Κάθε σημαντικό ατύχημα αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, ακόμη και όταν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες, π.χ. πυρκαγιά ως συνέπεια εκτροχιασμού.

1.2. Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος, με κατανομή τους βάσει των κάτωθι κατηγοριών:

– επιβάτες (και ως προς το σύνολο επιβατοχιλιομέτρων και επιβατοσυρμοχιλιομέτρων),

– εργαζόμενοι, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού των εργοληπτών,

– χρήστες ισόπεδων διαβάσεων,

– μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα να βρίσκονται σε σιδηροδρομικό χώρο,

– άλλοι.

2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα

Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός ατυχημάτων που σχετίζονται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με κατανομή τους βάσει των κάτωθι κατηγοριών:

– ατυχήματα στα οποία ενέχεται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ορίζεται στο προσάρτημα,

– αριθμός τέτοιων ατυχημάτων, κατά τα οποία ελευθερώνονται επικίνδυνα εμπορεύματα.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες

Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός αυτοκτονιών.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων

Συνολικός και σχετικός (ανά συρμοχιλιόμετρο) αριθμός:

– σπασμένων σιδηροτροχιών,

– παραμορφώσεων τροχιάς,

– αστοχιών σηματοδότησης λόγω λανθασμένης ένδειξης,

– επικίνδυνων παραβιάσεων σημάτων,

– σπασμένων τροχών και αξόνων τροχαίου υλικού σε λειτουργία.

Αναφέρονται όλοι οι πρόδρομοι παράγοντες, είτε οδήγησαν σε ατύχημα είτε όχι. Οι πρόδρομοι παράγοντες που οδήγησαν σε ατύχημα αναφέρονται στους ΚΔΑ στη στήλη για τους πρόδρομους παράγοντες· τα ατυχήματα που σημειώθηκαν, εφόσον είναι σημαντικά, αναφέρονται στους ΚΔΑ στη στήλη 1 για τα ατυχήματα.

5. Δείκτες για τον υπολογισμό των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων

Συνολικό κόστος σε ευρώ και σχετικό κόστος (ανά συρμοχιλιόμετρο):

– αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών επί την τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) [Value of Preventing a Casualty (VPC)],

– κόστος της ζημίας στο περιβάλλον,

– κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή στην υποδομή,

– κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων.

Οι αρχές ασφάλειας υποβάλλουν αναφορά είτε για τις οικονομικές επιπτώσεις όλων των ατυχημάτων, είτε για τις οικονομικές επιπτώσεις μόνον των σημαντικών ατυχημάτων. Η επιλογή αυτή επισημαίνεται με σαφήνεια στην ετήσια έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 17.

ΤΠΑ είναι η τιμή που αποδίδει η κοινωνία στην πρόληψη μιας απώλειας και άρα, δεν αποτελεί σημείο αναφοράς για την αποζημίωση των μερών που ενέχονται σε ατυχήματα.

6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της

6.1. Ποσοστό των τροχιών με αυτόματη προστασία αμαξοστοιχίας (ATP) σε λειτουργία, ποσοστό συρμοχιλιομέτρων με συστήματα ATP που λειτουργούν.

6.2. Αριθμός ισόπεδων διαβάσεων (συνολικά, ανά χιλιόμετρο γραμμής και ανά χιλιόμετρο τροχιάς) με βάση τους κάτωθι οκτώ τύπους:

α) ενεργή ισόπεδη διάβαση με:

i) αυτόματη ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη,

ii) αυτόματη προστασία στην πλευρά του χρήστη,

iii) αυτόματη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη,

iv) αυτόματη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη, και προστασία του συρμού,

v) χειροκίνητη ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη,

vi) χειροκίνητη προστασία στην πλευρά του χρήστη,

vii) χειροκίνητη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·

β) παθητικές ισόπεδες διαβάσεις.

7. Δείκτες σχετικοί με τη διαχείριση της ασφάλειας

Εσωτερικοί έλεγχοι που διενεργήθηκαν από διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως ορίζεται στα έγγραφα τεκμηρίωσης του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Συνολικός πλήθος περατωθέντων ελέγχων και πλήθος ως ποσοστό των απαιτούμενων (ή/και προγραμματισμένων) ελέγχων.

8. Ορισμοί

Οι κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και οι κοινές μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων καθορίζονται στο προσάρτημα.

Προσάρτημα

Κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και κοινές μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων

1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα

1.1. "Σημαντικό ατύχημα" σημαίνει κάθε ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα εν κινήσει σιδηροδρομικό όχημα, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τουλάχιστον ένα νεκρό ή σοβαρά τραυματισμένο άτομο ή σημαντικές ζημίες σε τροχαίο υλικό, στις τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον ή εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας. Τα ατυχήματα σε συνεργεία, αποθήκες και αμαξοστάσια εξαιρούνται.

1.2. "Σημαντική ζημία σε τροχαίο υλικό, τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον" σημαίνει ζημία ισοδύναμη με 150 000 EUR ή περισσότερο.

1.3. "Εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας" σημαίνει αναστολή σιδηροδρομικών δρομολογίων σε κύρια σιδηροδρομική γραμμή επί έξι ώρες ή περισσότερο.

1.4. "Αμαξοστοιχία" σημαίνει ένα ή περισσότερα σιδηροδρομικά οχήματα που έλκονται από μία ή περισσότερες μηχανές ή αυτοκινητάμαξες, ή μία αυτοκινητάμαξα που κυκλοφορεί μόνη της, με καθορισμένο αριθμό ή συγκεκριμένη ονομασία από ένα σταθερό σημείο αφετηρίας σε ένα σταθερό σημείο τέρματος. Ελαφρά μηχανή, δηλαδή μηχανή που κυκλοφορεί μόνη της, θεωρείται επίσης αμαξοστοιχία.

1.5. "Σύγκρουση αμαξοστοιχιών, συμπεριλαμβανομένων προσκρούσεων σε εμπόδια εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής" σημαίνει μετωπική ή σύγκρουση εμπρόσθιου άκρου αμαξοστοιχίας με οπίσθιο άκρο άλλης αμαξοστοιχίας ή πλευρική σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας με μέρος άλλης αμαξοστοιχίας, ή με:

i) τροχαίο υλικό που εκτελεί ελιγμό·

ii) αντικείμενα παγίως ή προσωρινώς τοποθετημένα επί ή πλησίον της τροχιάς (εξαιρουμένων των αντικειμένων, στις ισόπεδες διαβάσεις, που έχουν πέσει από διερχόμενο όχημα ή χρήστη).

1.6. "Εκτροχιασμός" σημαίνει κάθε περίπτωση κατά την οποία τουλάχιστον ένας τροχός αμαξοστοιχίας εκτρέπεται από τις σιδηροτροχιές.

1.7. "Ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις" σημαίνει ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις στα οποία ενέχονται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα και ένα ή περισσότερα διερχόμενα οχήματα, άλλοι διερχόμενοι χρήστες όπως πεζοί ή άλλα αντικείμενα προσωρινώς υπάρχοντα επί ή πλησίον της τροχιάς, που έχουν πέσει από διερχόμενο όχημα/χρήστη.

1.8. "Ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει" σημαίνει ατυχήματα που προκαλούνται σε ένα ή περισσότερα άτομα, τα οποία είτε κτυπήθηκαν από σιδηροδρομικό όχημα είτε από αντικείμενο προσαρτημένο στο όχημα ή που αποσπάσθηκε από αυτό. Συμπεριλαμβάνονται άτομα που πέφτουν από σιδηροδρομικά οχήματα και άτομα που κτυπιούνται από μη καλά στερεωμένα αντικείμενα εντός σιδηροδρομικών οχημάτων.

1.9. "Πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό" σημαίνει πυρκαγιές και εκρήξεις που σημειώνονται σε σιδηροδρομικά οχήματα (και στο φορτίο τους) κατά την κυκλοφορία τους μεταξύ του σταθμού αναχώρησής τους και του σταθμού προορισμού τους, καθώς και κατά τη στάση τους στον σταθμό αναχώρησης ή προορισμού ή σε ενδιάμεσες στάσεις, καθώς στη διάρκεια ανασχηματισμού τους.

1.10. "Άλλοι τύποι ατυχημάτων" σημαίνει όλα τα ατυχήματα πλην εκείνων που ήδη αναφέρθηκαν (συγκρούσεις αμαξοστοιχιών, εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα προσώπων από τροχαίο υλικό εν κινήσει και πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό).

1.11. "Επιβάτης" σημαίνει κάθε άτομο, εκτός από τα μέλη του πληρώματος, που ταξιδεύει με σιδηροδρομικό όχημα. Στις στατιστικές ατυχημάτων συμπεριλαμβάνονται οι επιβάτες που επιχειρούν να επιβιβαστούν/αποβιβαστούν σε/από τρένο εν κινήσει.

1.12. "Εργαζόμενοι (συμπεριλαμβάνεται το προσωπικό των εργοληπτών και οι αυτοαπασχολούμενοι εργολήπτες)" σημαίνει κάθε πρόσωπο του οποίου η απασχόληση συνδέεται με το σιδηρόδρομο και είναι σε ώρα εργασίας κατά τη στιγμή που σημειώνεται ατύχημα. Συμπεριλαμβάνονται το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας και τα πρόσωπα που χειρίζονται τροχαίο υλικό και εγκαταστάσεις υποδομής.

1.13. "Χρήστες ισόπεδων διαβάσεων" σημαίνει όλα τα πρόσωπα που χρησιμοποιούν ισόπεδη διάβαση για να διασχίσουν σιδηροδρομική γραμμή με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς ή πεζοί.

1.14. "Μη εξουσιοδοτημένο πρόσωπο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικό χώρο" σημαίνει κάθε πρόσωπο ευρισκόμενο σε σιδηροδρομικό χώρο όπου δεν επιτρέπεται η παρουσία του, εξαιρουμένων των χρηστών ισόπεδων διαβάσεων.

1.15. "Άλλοι (τρίτοι)" σημαίνει όλα τα πρόσωπα που δεν ορίζονται ως "επιβάτες", "εργαζόμενοι συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού των εργοληπτών", "χρήστες ισόπεδης διάβασης" ή "μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα που βρίσκονται σε σιδηροδρομικό χώρο".

1.16. "Νεκρός" σημαίνει κάθε άτομο που σκοτώνεται ακαριαία ή πεθαίνει εντός 30 ημερών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών,

1.17. "Τραυματίας (σοβαρά τραυματισμένος)" σημαίνει κάθε τραυματίας ο οποίος νοσηλεύεται σε νοσοκομείο για διάστημα άνω των 24 ωρών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων όσων αποπειρώνται να αυτοκτονήσουν.

2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα

2.1. "Ατύχημα στο οποίο ενέχεται η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων" σημαίνει ατύχημα ή περιστατικό που πρέπει να αναφερθεί σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 των κανονισμών RID/ADR (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

2.2. "Επικίνδυνα εμπορεύματα" σημαίνει ουσίες και είδη, των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται από τον RID ή επιτρέπεται μόνον υπό τους όρους που ορίζει ο RID.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες

3.1. "Αυτοκτονία" σημαίνει πράξη εκούσιου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε θάνατο, όπως καταχωρίζεται και ταξινομείται από την αρμόδια εθνική αρχή.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων

4.1. "Σπασμένες σιδηροτροχιές" σημαίνει κάθε σιδηροτροχιά που έχει διαχωρισθεί σε δύο ή περισσότερα κομμάτια, ή κάθε σιδηροτροχιά από την οποία αποσπάται τεμάχιο μετάλλου, με αποτέλεσμα τη δημιουργία διάκενου, μήκους άνω των 50 mm και βάθους άνω των 10 mm επί της επιφάνειας κύλισης.

4.2. "Παραμορφώσεις τροχιάς" σημαίνει ελαττώματα που συνδέονται με τη συνέχεια και τη γεωμετρία τροχιάς, τα οποία απαιτούν αποκλεισμό της τροχιάς ή άμεση μείωση της επιτρεπόμενης ταχύτητας για να διατηρηθεί η ασφάλεια.

4.3. "Αστοχία σηματοδότησης λόγω λανθασμένης ένδειξης" σημαίνει κάθε αστοχία του συστήματος σηματοδότησης (είτε στην υποδομή είτε στο τροχαίο υλικό), η οποία συνεπάγεται ένδειξη λιγότερο δεσμευτική από την απαιτούμενη.

4.4. "Επικίνδυνη παραβίαση σημάτων (SPAD)" σημαίνει κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει το όριο της εγκεκριμένης της κίνησης.

Ως μη εγκεκριμένη κίνηση νοείται η υπέρβαση:

– παρατρόχιου έγχρωμου σήματος ή απαγορευτικού σήματος σημαφόρου, εντολής στάσης, σε γραμμές στις οποίες δεν λειτουργεί αυτόματο σύστημα ελέγχου αμαξοστοιχιών (ATCS) ή αυτόματο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (ATP),

– της λήξης έγκρισης κίνησης σχετικής με την ασφάλεια από το σύστημα ATCS ή ATP,

– του σημείου που κοινοποιήθηκε με προφορική ή γραπτή έγκριση, όπως ορίζεται στους κανονισμούς,

– πινακίδων στάσης (δεν περιλαμβάνονται οι προστατευτικοί προσκρουστήρες) ή σημάτων διά χειρών και βραχιόνων.

Οι περιπτώσεις, κατά τις οποίες οχήματα μη συνδεδεμένα με μονάδες έλξης ή αμαξοστοιχίες χωρίς επιτήρηση τίθενται σε κίνηση και παραβιάζουν απαγορευτικό σήμα, δεν περιλαμβάνονται. Επίσης. δεν συμπεριλαμβάνονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες, για οποιοδήποτε λόγο, το απαγορευτικό σήμα εμφανίστηκε τόσο αργά, ώστε ο μηχανοδηγός να αδυνατεί να σταματήσει την αμαξοστοιχία εγκαίρως προ αυτού.

Οι εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να υποβάλουν αναφορά χωριστά για κάθε δείκτη, πρέπει όμως να υποβάλουν τουλάχιστον μια συγκεντρωτική αναφορά με τα στοιχεία και για τους τέσσερις δείκτες.

4.5. “Σπασμένοι τροχοί και άξονες” σημαίνει ρήγμα που επηρεάζει τα ζωτικά μέρη του τροχού ή άξονα και δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

5. Κοινές μεθοδολογίες υπολογισμού των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων

5.1. Η τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) συντίθεται από τα εξής:

1) Αυτή καθαυτή την αξία της ασφάλειας: τιμές βούλησης πληρωμής (ΤΒΠ) [Willingness to Pay (WTP) values], βασιζόμενες σε μελέτες προτίμησης που έχουν πραγματοποιηθεί στο κράτος μέλος όπου εφαρμόζονται.

2) Άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος: τιμές για το κόστος εφαρμοζόμενες στο κράτος μέλος, οι οποίες συντίθενται από τα εξής:

– το κόστος περίθαλψης και αποκατάστασης,

– τα δικαστικά έξοδα, το κόστος για την αστυνομία, το κόστος των ιδιωτικών ερευνών της σύγκρουσης, το κόστος των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας και το διοικητικό κόστος της ασφάλισης,

– τις απώλειες παραγωγής: αξία των εμπορευμάτων και υπηρεσιών για την κοινωνία που θα έπρεπε να έχουν παραχθεί από ένα πρόσωπο, εάν δεν είχε συμβεί το ατύχημα.

5.2. Κοινές αρχές για την εκτίμηση της αξίας της ασφάλειας αυτής καθαυτής και του άμεσου/έμμεσου οικονομικού κόστους:

Για την τιμή της ασφάλειας αυτής καθαυτής, η αξιολόγηση κατά πόσον είναι ορθοί οι διαθέσιμοι υπολογισμοί βασίζεται στα εξής:

– οι εκτιμήσεις πρέπει να συνδέονται με σύστημα αποτίμησης της μείωσης του κινδύνου θνησιμότητας στις μεταφορές και να ακολουθούν προσέγγιση ΤΒΠ σύμφωνα με μεθόδους δεδηλωμένης προτίμησης,

– το δείγμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιείται για τις τιμές πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό του αντίστοιχου πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα, το δείγμα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό της ηλικίας/κατανομής εισοδήματος, καθώς και άλλων σχετικών κοινωνικοοικονομικών/δημογραφικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού,

– μέθοδο εξαγωγής των τιμών ΤΒΠ: η έρευνα πρέπει να σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε οι ερωτήσεις να είναι σαφείς/να έχουν νόημα για τους ερωτώμενους.

Το άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος εκτιμάται με βάση το πραγματικό κόστος που αναλαμβάνει η κοινωνία.

5.3. “Κόστος της ζημίας στο περιβάλλον” σημαίνει το κόστος που αναλαμβάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις/διαχειριστές υποδομής, το οποίο εκτιμούν με βάση την πείρα τους, προκειμένου να αποκατασταθεί η περιοχή που υπέστη τη ζημία στην κατάστασή της πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα.

5.4. “Κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή την υποδομή” σημαίνει το κόστος της προμήθειας νέου τροχαίου υλικού ή υποδομής, με τις ίδιες λειτουργικές δυνατότητες και τεχνικές παραμέτρους πριν υποστούν ανεπανόρθωτη ζημιά, και το κόστος αποκατάστασης του τροχαίου υλικού ή της υποδομής που μπορεί να επισκευασθεί και να επανέλθει στην κατάσταση πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα. Αμφότερα τα κόστη εκτιμώνται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις/τους διαχειριστές υποδομής με βάση την πείρα τους. Συμπεριλαμβάνεται επίσης το κόστος χρονομίσθωσης τροχαίου υλικού, λόγω έλλειψης τροχαίου υλικού συνεπεία των οχημάτων που υπέστησαν ζημία.

5.5. “Κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων” σημαίνει τη χρηματική αξία των καθυστερήσεων που υφίστανται οι χρήστες των σιδηροδρομικών μεταφορών (επιβάτες και πελάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) λόγω ατυχήματος, και το οποίο υπολογίζεται με τον κάτωθι μαθηματικό τύπο:

VT = χρηματική αξία της εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης

Τιμή του χρόνου για έναν επιβάτη αμαξοστοιχίας (ανά ώρα)

VT_P = (VT μετακινούμενων εργαζομένων)*(μέσο ποσοστό μετακινούμενων εργαζομένων ανά έτος) + (VT των μετακινούμενων μη εργαζομένων)*(μέσο ποσοστό μετακινούμενων μη εργαζομένων ανά έτος)

VT μετρούμενη σε EUR ανά επιβάτη ανά ώρα

Τιμή του χρόνου για ένα φορτηγό τρένο (μία ώρα)

VT_F = (VT εμπορευματικών αμαξοστοιχιών)*[(τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]

VT μετρούμενη σε EUR ανά τόνο φορτίου ανά ώρα

Μέσος όρος τόνων φορτίου που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

C_M = κόστος πρώτου λεπτού της καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας

Επιβατικές αμαξοστοιχίες

C_{MP} = K_1*(VT_P/60)*[(επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]

Μέσος αριθμός επιβατών που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες

C_{MF} = K_2*(VT_F/60)

Οι συντελεστές K_1 και K_2 υπεισέρχονται μεταξύ της τιμής του χρόνου και της τιμής της καθυστέρησης, σύμφωνα με τις μελέτες δεδηλωμένης προτίμησης, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ότι η απώλεια χρόνου λόγω των καθυστερήσεων εκλαμβάνεται πολύ πιο αρνητικά από τον συνήθη χρόνο μετακίνησης.

Κόστος των καθυστερήσεων εξαιτίας ατυχήματος = C_{MP}*(σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση επιβατικών αμαξοστοιχιών) + C_{MF}*(σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών)

Πεδίο εφαρμογής του μοντέλου

Το κόστος των καθυστερήσεων υπολογίζεται για όλα τα ατυχήματα, σημαντικά και μη.

Οι καθυστερήσεις υπολογίζονται ως εξής:

– πραγματικός χρόνος καθυστέρησης στις σιδηροδρομικές γραμμές όπου συνέβη το ατύχημα,

– πραγματικός χρόνος καθυστέρησης ή, εφόσον δεν είναι δυνατόν, εκτιμώμενος χρόνος καθυστέρησης σε άλλες θιγόμενες γραμμές.

6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της

6.1. “Αυτόματη προστασία αμαξοστοιχιών (ATP)” σημαίνει σύστημα που επιβάλλει την υπακοή στα σήματα και τους περιορισμούς ταχύτητας με επιτήρηση της ταχύτητας, συμπεριλαμβανομένης της αυτόματης στάσης σε σήματα.

6.2. “Ισόπεδη διάβαση” σημαίνει κάθε ισόπεδη διασταύρωση σιδηροδρομικής γραμμής με δίοδο, αναγνωρισμέ-

νη από τον διαχειριστή υποδομής και ανοικτή στο κοινό ή σε ιδιώτες χρήστες. Οι δίοδοι που συνδέουν αποβάθρες σε σιδηροδρομικούς σταθμούς εξαιρούνται, καθώς και οι διαβάσεις άνωθεν τροχιών για την αποκλειστική διέλευση εργαζομένων.

6.3. "Δίοδος" σημαίνει κάθε δημόσια ή ιδιωτική οδό ή λεωφόρο, συμπεριλαμβανομένων των πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, ή άλλων δρόμων διέλευσης ανθρώπων, ζώων, οχημάτων ή μηχανημάτων.

6.4. "Ενεργή ισόπεδη διάβαση" σημαίνει ισόπεδη διάβαση, στην οποία οι διερχόμενοι χρήστες προστατεύονται από την προσέγγιση αμαξοστοιχίας ή ειδοποιούνται σχετικά με την ενεργοποίηση κατάλληλων μέσων, εφόσον η διέλευση του χρήστη δεν είναι ασφαλής.

– Προστασία χρήστη με φυσικά μέσα:

– ημιδρύφακτα ή πλήρη δρύφακτα,

– θύρες.

– Προειδοποίηση με τη χρήση σταθερού εξοπλισμού σε ισόπεδες διαβάσεις:

– ορατά μέσα: φώτα,

– ηχητικά μέσα: κώδωνες, σειρήνες, κλάξον κ.λπ.,

– φυσικά μέσα, π.χ. κραδασμοί μέσω εξαρμάτων του οδοστρώματος.

Οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

1) "Ισόπεδη διάβαση με αυτόματη προστασία ή/και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη" σημαίνει ισόπεδη διάβαση στην οποία η προστασία ή/και ειδοποίηση ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει.

Αυτές οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

i) αυτόματη ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·

ii) αυτόματη προστασία στην πλευρά του χρήστη·

iii) αυτόματη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·

iv) αυτόματη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη, και προστασία στην πλευρά της αμαξοστοιχίας.

"Προστασία στην πλευρά της γραμμής" σημαίνει σήμα ή άλλο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας, το οποίο επιτρέπει τη διέλευση αμαξοστοιχίας μόνον εφόσον η ισόπεδη διάβαση είναι προστατευμένη στην πλευρά του χρήστη και εφόσον δεν υπάρχει παρείσφρηση· αυτό διαπιστώνεται με επιτήρηση ή/και ανίχνευση εμποδίου.

2) "Ισόπεδη διάβαση με χειροκίνητη προστασία ή/και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη", η ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία ή/και ειδοποίηση ενεργοποιείται χειροκίνητα και δεν υφίσταται σιδηροδρομικός σηματοδότης αλληλομανδάλωσης ο οποίος να επιτρέπει, στην αμαξοστοιχία, να διέλθει μόνον εφόσον η προστασία ή/και ειδοποίηση της ισόπεδης διάβασης έχει ενεργοποιηθεί.

Αυτές οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

v) χειροκίνητη ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·

vi) χειροκίνητη προστασία στην πλευρά του χρήστη·

vii) χειροκίνητη προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη.

6.5. "Παθητική ισόπεδη διάβαση" σημαίνει η ισόπεδη διάβαση χωρίς ενεργοποίηση κάποιου συστήματος προστασίας ή/και ειδοποίησης όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση χρήστη.

7. Δείκτες σχετικοί με τη διαχείριση της ασφάλειας

7.1. "Έλεγχος" σημαίνει συστηματική, ανεξάρτητη και τεκμηριωμένη διαδικασία συγκέντρωσης και αντικειμενικής αξιολόγησης αποδεικτικών στοιχείων, προκειμένου να διαπιστωθεί μέχρι ποίου σημείου πληρούνται τα κριτήρια του ελέγχου.

8. Ορισμοί των μονάδων μέτρησης

8.1. "Συρμοχιλιόμετρο" σημαίνει μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη μετακίνηση μιας αμαξοστοιχίας σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Η απόσταση που χρησιμοποιείται είναι, ει δυνατόν, η πραγματικά διανυθείσα απόσταση, ειδάλλως χρησιμοποιείται η κανονική απόσταση δικτύου μεταξύ αφετηρίας και προορισμού. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

8.2. "Επιβατοχιλιόμετρο" σημαίνει μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός επιβάτη σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

8.3. "Γραμμοχιλιόμετρο" σημαίνει μήκος σε χιλιόμετρα του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Για σιδηροδρομικές γραμμές πολλαπλής τροχιάς, λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού.

8.4. "Τροχιοχιλιόμετρο" σημαίνει το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη σε χιλιόμετρα, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Λαμβάνεται υπόψη κάθε τροχιά των σιδηροδρομικών γραμμών πολλαπλής τροχιάς.»

Άρθρο 4
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την ημερομηνία της δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος ανατίθεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Αθήνα, 23 Ιουλίου 2010

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΛΟΥΚΙΑ - ΤΑΡΣΙΤΣΑ ΚΑΤΣΕΛΗ	**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ**



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr